Крылья Родины

НАЦИОНАЛЬНЫЙ АВИАЦИОННЫЙ ЖУРНАЛ 4 2007

В НОМЕРЕ:

Форум двигателистов

Истребитель И-250. На стыке эпох

Истребитель Су-9

Элегантный "Мираж"

(Стратегический бомбардировщик "Мираж" IVA)

ЯК-52 ШТРИХИ К «ЗАРУБЕЖНОЙ КАРЬЕРЕ»

ОАО
Московский
научно-производственный
комплекс «АВИОНИКА»

65 лет

В апреле 2007 г. отмечает свое 65-летие одно из ведущих отечественных авиационного приборостроения - ОАО Московский научно-производственный комплекс «Авионика».

ОАО МНПК «Авионика» (ранее завод № 118, З-ий ППО) был образован в грозные годы Великой Отечественной войны (апрель 1942 г.) в эвакуации из гражданских авиационной приборной техники по заказам ВВС и ВМФ.

За 65-летний период квалифицированный коллектив предприятия был создан целый ряд авиационных приборов, автоматов, систем автоматического и дистанционного управления полетом, комплексных систем управления, комплексов радиотехнических комплексов, мобильных фотографических ПВР и для огневых испытаний.

За последние десятилетия предприятие сформировалось как современный научно-производственный комплекс. С высокотехнологичными предприятиями кооперации приборостроения, создающими авиационные приборы и системы управления ЛА в комплексе технологичных производств. В это же время были созданы комплексы систем управления полетом для самолетов различного назначения Су-25, Су-27, Су-30 и их модификации, Су-33, Су-35, МиГ-31, МиГ-29СМТ, МиГ-29УБТ, МиГ-29К, Н-11, Як-130, Ан-148, Ан-74ТК-300, для вертолета «Ансат».

Благодаря уникальности и высокому качеству создаваемого оборудования, предприятие сохраняет известность и авторитет среди российских и иностранных партнеров, что позволяет ему стать одним из признанных лидеров в области авиационного приборостроения.

ОАО МНПК «Авионика»
127055, Москва, ул. Образцова, д. 7
тел./факс (495) 631-38-50, 684-49-51
E-mail: avionika@mnpk.ru Web: www.mnpk.ru

[illegible]

ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР,
СЛАВНЫЙ РЕДАКТОР
[illegible]

[illegible]

[illegible]

КОММЕРЧЕСКИЙ ДИРЕКТОР
[illegible]

[illegible]

[illegible]

РЕДАКЦИОННЫЙ СОВЕТ
[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ 2

НОВОСТИ МИРОВОЙ АВИАЦИИ 4

ФОРУМ ДИРИГЕНБЛИСТОВ 6

Александр Медведь. О ИЗОБРЕТЕНИИ ЛЕТАЮЩИХ ГЕ-3 И ЧЕЛОВЕКОПОДОБНЫХ «АВОСЬКИ» 8

Владимир Кожевин. ИСТРЕБИТЕЛЬ Су-9 13

Сергей Комендров. МИ-22 – ДУРНОЕ В «ЗАГРОМОЖЕННОЙ КАРЬЕРЕ» 18

Александр Медведь. СТРАНИЦЫ ИСТОРИИ ЗАВОДА «САЛЮТ» 27

Евгений Дроздов. ИСТРЕБИТЕЛЬ И-200. НА СТАРТ ЛИНИИ 31

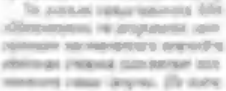
Александр Чернов, Евгений Сергеев. ЛЕГКАТЫЙ «ЛОРНЕТ» 40

НОВОСТИ
РОССИЙСКОЙ АВИАЦИИ

[illegible]

[illegible]

[illegible]



[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

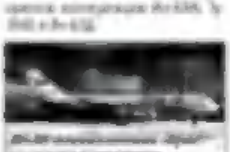
[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]



НОВОСТИ
МИРОВОЙ АВИАЦИИ

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Прототип Ка-226 [illegible] на выставке «Вертолиндустрия-2000»

[illegible] ПОЛУЧИЛА [illegible] ПЕРВЫЙ ВИД [illegible] ВЕРТОЛЕТ [illegible]

[illegible]

[illegible] Ка-1 с [illegible] [illegible] [illegible]

[illegible] ПОЛЕТЫ НА ОТЕЧЕСТВЕННОМ РУДОТЕРМИЧЕСКОМ ДВИГАТЕЛЕ

[illegible]

РОВНО 100 ЛЕТ НАЗАД УВИДЕЛ СВЕТ ПЕРВЫЙ НОМЕР ЖУРНАЛА «ДИРИЖАБЛЬ»

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

[illegible]

Александр Михайлович Прудников

[illegible]

– Сергей Сергеевич! – [illegible] Александрович спросил.

– Это 60 [illegible]

– Ты обо мне [illegible]

– Да [illegible]

Что [illegible]

– Вы [illegible]

– [illegible]

[illegible]

[illegible]

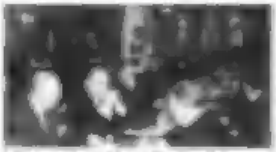
[

[illegible]

[illegible]

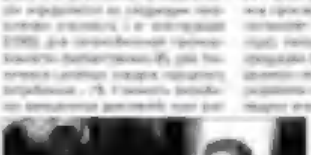
[illegible]

[illegible]



[illegible] и Президент [illegible]

[illegible]



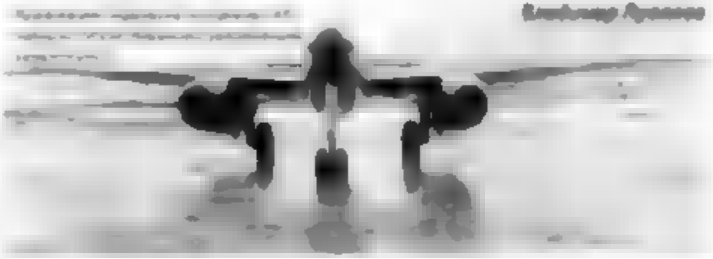
[illegible] и [illegible]

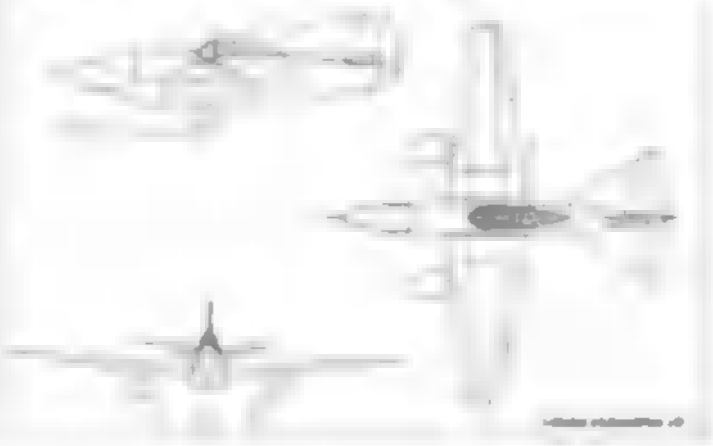
О воздушной бомбе, телеуправляемых ТБ-3 и человекоуправляемых «мистелях»

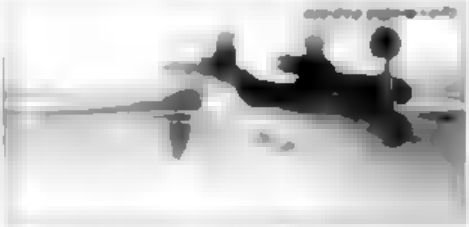
Александр Лобович

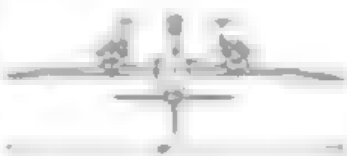
Истребитель Су-9

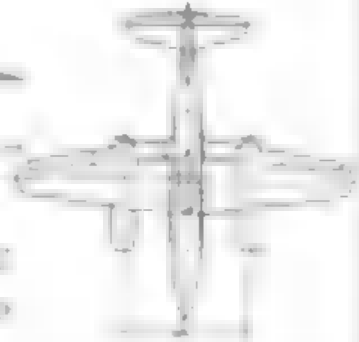
Александр Лукашев

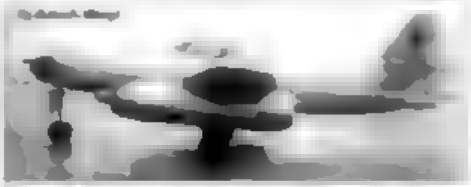


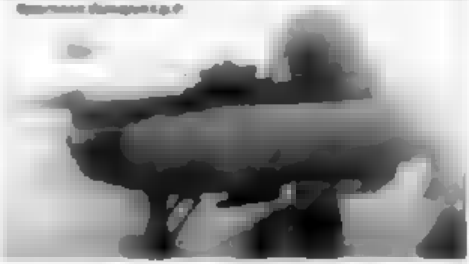


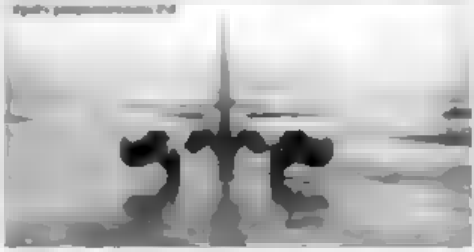


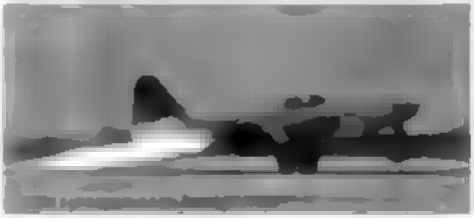


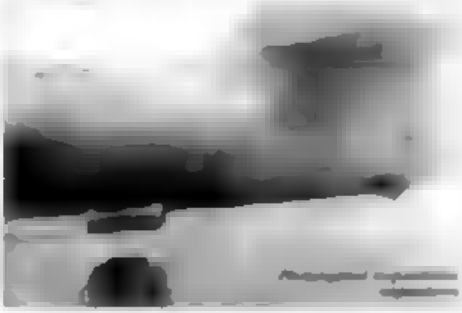


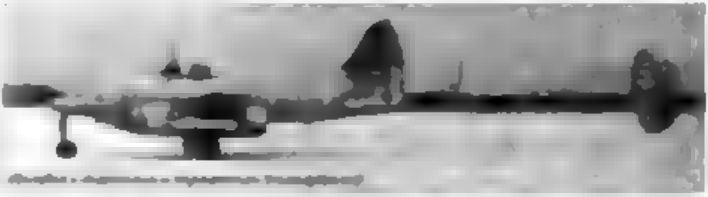






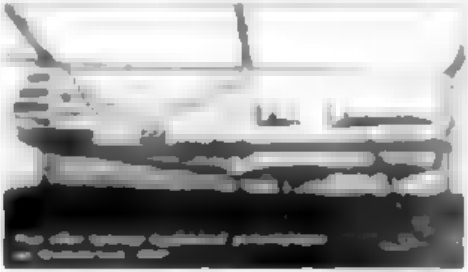






Як-32 - шторм к «звуковой барьере»

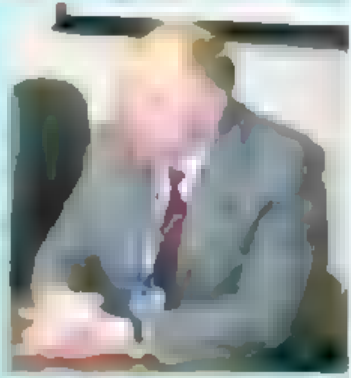
Сергей Константинов



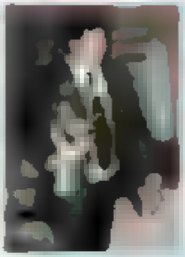
Як-50 и Як-52 за рубежом

21-26
АВГУСТА
MAKS
2007

Фәкрәфә Ләсәнә Мөнирә кызына – 55 яш



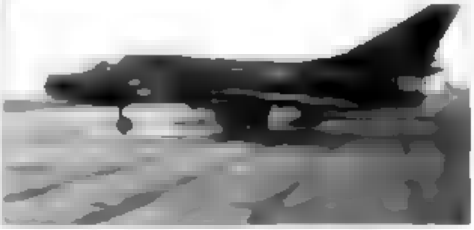
Заһирә Ләрә Фәлүә кызына – 75 яш



Страницы истории завода «Салют»

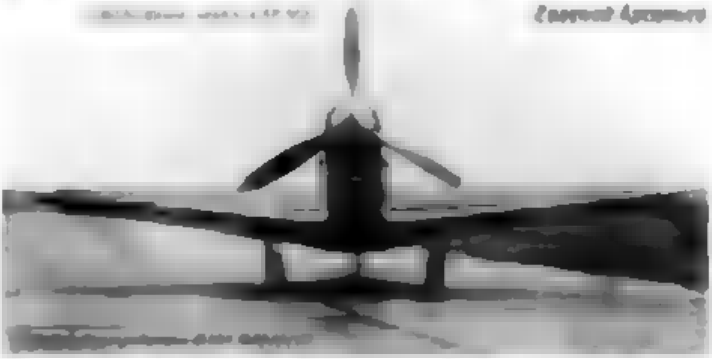
Виктория для молодых самолетов третьего поколения

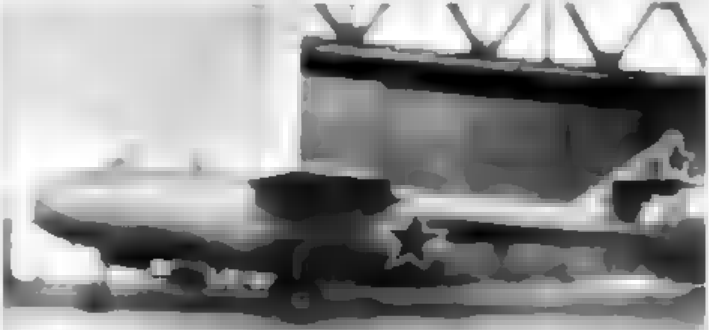
Александр Мебель

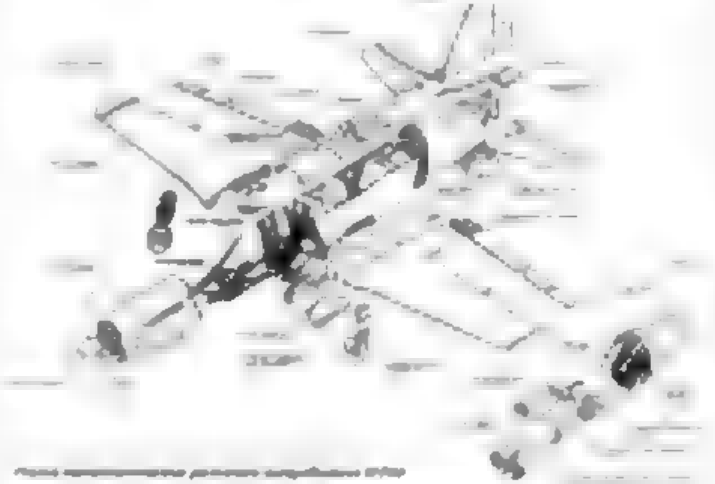


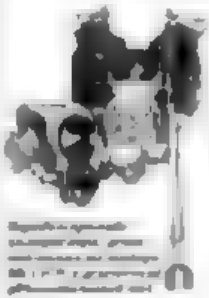
Истребитель П-230. На стыке эпох

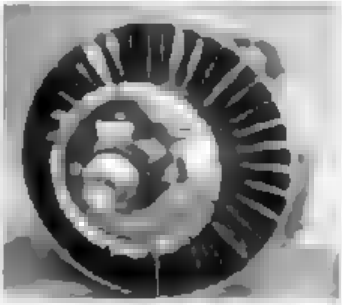
Сергей Арсеньев



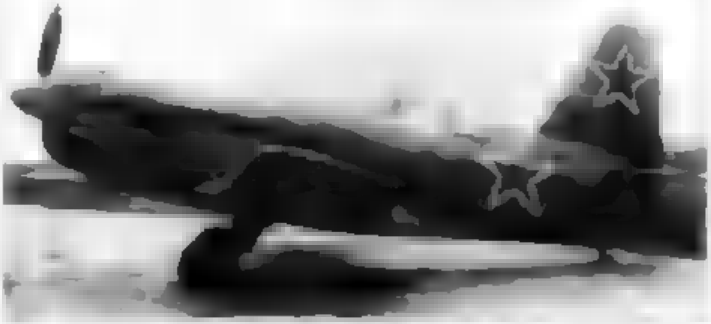








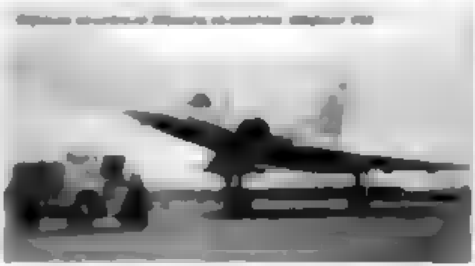
Компоненты самолета Ил-28

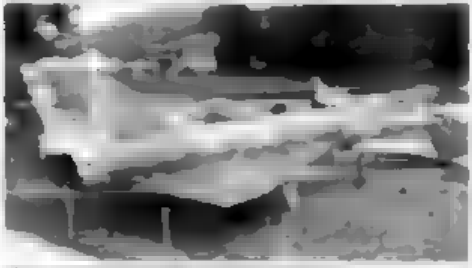


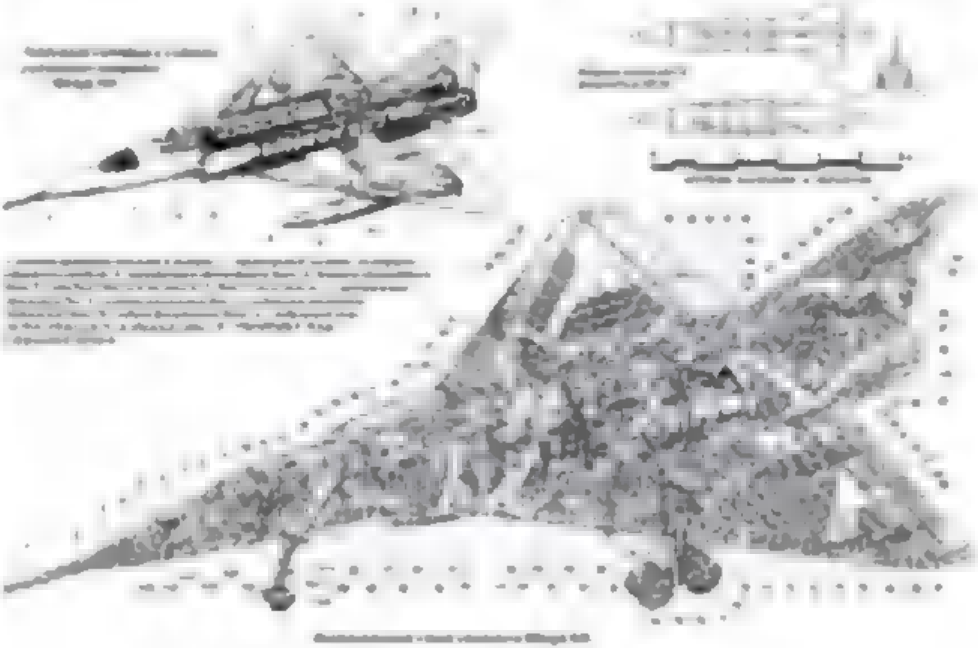
Заветный «Орел»

(Стратегический бомбардировщик «Орел» ПМ)

Александр Чечин, Николай Оленков







Автономная стоянка шасси «Орлана»-10Т

Автономный аэродромный и дистанционный обслуживания

в центральной гондоле, спереди — кабина с экипажем, расположенная так, чтобы экипажу обеспечивался хороший обзор, сзади — кабина с полезным грузом для его обслуживания — наблюдения за фотографированием поверхности. Варианты с использованием комплекта приборов для полетов в условиях ограниченной видимости. В целях гарантированного выполнения задания для полетов в условиях ограниченной видимости, а также для предотвращения и парирования обледенения, в крыле и гондолах предусмотрены электрообогреваемые элементы. Из-за отсутствия специальных аэродромов подлетного аэродрома, использующие стандартные аэродромы.

Методы фотосъемки определяются в зависимости от поставленных задач. Особенности фотосъемки на самолетах-носителях и на аэродромах. Выбор аэродрома определяется в каждом конкретном случае в зависимости от обстановки. Для обеспечения безопасности полетов, при взлете и посадке, на аэродромах обеспечивается наблюдение за воздушным пространством, которое осуществляется визуальной группой и системой наблюдения. Для этого используется комплексная система наблюдения, которая обеспечивает обнаружение воздушных целей на расстоянии 40 км, а также определение их координат, скорости и курсового параметра. Для обеспечения полетов в условиях ограниченной видимости, а также для предотвращения обледенения, в крыле и гондолах предусмотрены электрообогреваемые элементы. Из-за отсутствия специальных аэродромов подлетного аэродрома, использующие стандартные аэродромы.

Выбор аэродрома определяется в каждом конкретном случае в зависимости от обстановки. Для обеспечения безопасности полетов, при взлете и посадке, на аэродромах обеспечивается наблюдение за воздушным пространством, которое осуществляется визуальной группой и системой наблюдения. Для этого используется комплексная система наблюдения, которая обеспечивает обнаружение воздушных целей на расстоянии 40 км, а также определение их координат, скорости и курсового параметра. Для обеспечения полетов в условиях ограниченной видимости, а также для предотвращения обледенения, в крыле и гондолах предусмотрены электрообогреваемые элементы. Из-за отсутствия специальных аэродромов подлетного аэродрома, использующие стандартные аэродромы.

Выбор аэродрома определяется в каждом конкретном случае в зависимости от обстановки. Для обеспечения безопасности полетов, при взлете и посадке, на аэродромах обеспечивается наблюдение за воздушным пространством, которое осуществляется визуальной группой и системой наблюдения. Для этого используется комплексная система наблюдения, которая обеспечивает обнаружение воздушных целей на расстоянии 40 км, а также определение их координат, скорости и курсового параметра. Для обеспечения полетов в условиях ограниченной видимости, а также для предотвращения обледенения, в крыле и гондолах предусмотрены электрообогреваемые элементы. Из-за отсутствия специальных аэродромов подлетного аэродрома, использующие стандартные аэродромы.

Выбор аэродрома определяется в каждом конкретном случае в зависимости от обстановки. Для обеспечения безопасности полетов, при взлете и посадке, на аэродромах обеспечивается наблюдение за воздушным пространством, которое осуществляется визуальной группой и системой наблюдения. Для этого используется комплексная система наблюдения, которая обеспечивает обнаружение воздушных целей на расстоянии 40 км, а также определение их координат, скорости и курсового параметра. Для обеспечения полетов в условиях ограниченной видимости, а также для предотвращения обледенения, в крыле и гондолах предусмотрены электрообогреваемые элементы. Из-за отсутствия специальных аэродромов подлетного аэродрома, использующие стандартные аэродромы.

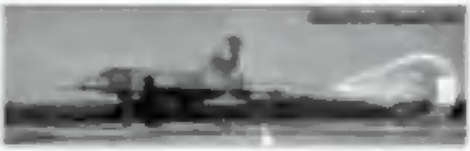
Выбор аэродрома определяется в каждом конкретном случае в зависимости от обстановки. Для обеспечения безопасности полетов, при взлете и посадке, на аэродромах обеспечивается наблюдение за воздушным пространством, которое осуществляется визуальной группой и системой наблюдения. Для этого используется комплексная система наблюдения, которая обеспечивает обнаружение воздушных целей на расстоянии 40 км, а также определение их координат, скорости и курсового параметра. Для обеспечения полетов в условиях ограниченной видимости, а также для предотвращения обледенения, в крыле и гондолах предусмотрены электрообогреваемые элементы. Из-за отсутствия специальных аэродромов подлетного аэродрома, использующие стандартные аэродромы.

Выбор аэродрома определяется в каждом конкретном случае в зависимости от обстановки. Для обеспечения безопасности полетов, при взлете и посадке, на аэродромах обеспечивается наблюдение за воздушным пространством, которое осуществляется визуальной группой и системой наблюдения. Для этого используется комплексная система наблюдения, которая обеспечивает обнаружение воздушных целей на расстоянии 40 км, а также определение их координат, скорости и курсового параметра. Для обеспечения полетов в условиях ограниченной видимости, а также для предотвращения обледенения, в крыле и гондолах предусмотрены электрообогреваемые элементы. Из-за отсутствия специальных аэродромов подлетного аэродрома, использующие стандартные аэродромы.

Выбор аэродрома определяется в каждом конкретном случае в зависимости от обстановки. Для обеспечения безопасности полетов, при взлете и посадке, на аэродромах обеспечивается наблюдение за воздушным пространством, которое осуществляется визуальной группой и системой наблюдения. Для этого используется комплексная система наблюдения, которая обеспечивает обнаружение воздушных целей на расстоянии 40 км, а также определение их координат, скорости и курсового параметра. Для обеспечения полетов в условиях ограниченной видимости, а также для предотвращения обледенения, в крыле и гондолах предусмотрены электрообогреваемые элементы. Из-за отсутствия специальных аэродромов подлетного аэродрома, использующие стандартные аэродромы.

Данные автономного аэродромного комплекса «Орлана»-10Т

Размах крыла	[illegible] м
Длина самолета	[illegible] м
Высота самолета	[illegible] м
Площадь крыла	[illegible] м²
Вес пустого самолета	[illegible] кг
Нормальная	[illegible] кг
Максимальная взлетная	[illegible] кг
Тяговооруженность на взлете	[illegible] кгс/кг
Максимальная скорость	[illegible] км/ч
Крейсерская скорость	[illegible] км/ч
Дальность с полной нагрузкой	[illegible] км
Время набора высоты	[illegible] м/с
Потолок	[illegible] м



Перехватчик Мираж IIIC
французских ВВС
Бомбардировщик Мираж IVA с
ядерной бомбой AN-11
AF
Самолет-разведчик Мираж IVP из
эскадрильи "Гасконь"
1 2 3 4 5м

НАДЕЖНЫЙ ДВИГАТЕЛЬ – НАДЕЖНЫЙ ПАРТНЕР!

МОСКОВСКОЕ
МАШИНОСТРОИТЕЛЬНОЕ
ПРЕДПРИЯТИЕ
имени В.В. ЧЕРЕМШИНА